

# 大都會交通運輸委員會 (MTC) 2001 年灣區交通運輸規劃 (RTP 2001) 公共宣傳和參與計劃

## 第一階段 總結報告

### 執行總結

#### 序言

灣區交通運輸規劃 (RTP) 是大都會交通運輸委員會 (MTC) 的主要運輸規劃。2001 RTP 是一個綜合的，涉及 82 億美元的長期運輸規劃。該規劃明確了為管理，維修和改善灣區交通運輸網，在 2001 - 2026 年間的財務投資計劃和策略發展目標。這個運輸網絡包括了灣區公車、公路、機場、海港、鐵路、自行車和行人設施。

自 2 月下旬到 5 月中旬，為了鼓勵灣區民眾參與 2001 RTP 的發展規劃，MTC 進行了第一階段的公共宣傳和參與活動。灣區民眾的意見不僅將對確定 RTP 的發展目標和地區優先等政策性因素有重大影響，也將影響已包括在 RTP 規劃裡的項目和如何籌集更多的資金，為進一步改善灣區的交通狀況提供方向。此活動收集到的意見也將有益于一些尚須做更多調查研究的問題，和影響 RTP 規劃序以外的其他 MTC 的規劃行為。

MTC 將于 2001 年 8 月公佈一個 RTP 草案和相應的環境影響報告草案。伴隨著 2001 年 11 月 RTP 最終規劃的採納，第二階段的公共宣傳和參與活動將會展開。

#### MTC 公共宣傳和參與活動的開展

MTC 的 RTP 公共宣傳和參與活動有八個廣闊目標，包括了參加質量、多元化、教育、可親性，可行性、影響力和參加者滿意程度等方面。為衡量每一目標的履行質量，MTC 採納了相應的表現衡量指標。

第一階段是探索為什麼民眾支持特定的項目和允許參加者既能討論他們的運輸價值，需要和優先，又能辯論包括在 RTP 中的特定項目的價值。

第一階段于 2 月 27 日開始了第一個大型公共討論會，接著是在 4 月和 5 月召開的一系列 28 個特定目標討論會。在討論會和地區電話調查以後，建立了網站調查模式。媒體和社區宣傳活動鼓勵了民眾出席和參與第一階段的活動，同時也開展了對 RTP 的公共教育。

兩小時的討論會將全面介紹和各種小組討論相結合，全面介紹教育了參加者並使他們有機會對一系列的運輸問題投票。很多討論會的目標是特定的社區和感興趣者，如商人團體，低收入社區和耆老。討論會致力于吸引過去未參加過 RTP 規劃過程的個人和機構參加。

4000 多人次參加了第一階段的公共宣傳和參與活動，代表了灣區 9 個縣的多元層面。

## RTP利益相關團體的主要建議

從討論會和網站調查中收集到的6個主要建議體現了公共宣傳和參與過程中全部民眾和團體所發出的聲音。

### 建議1：讓我們從已存在的運輸資源中得到更多

通過更好的管理，改善的維修和對現有系統的更高效率的運行，我們應該從已耗資數十億元灣區道路和公車系統上取得最大的回報。特別的建議包括提高小汽車共乘/巴士專用線的使用率，使用信號計時和其他技術來緩解塞車街道，改善現有巴士和火車的運行，和將目前自行車道聯成一個系統的網絡。

### 建議2：由於交通堵塞和公車服務不足，我們在旅客貨物運輸方面都有很嚴重的問題，我們很擔心，因為情況越來越壞，而不是變好

很多民呼籲灣區的交通堵塞，公車服務不足和其他運輸問題給他們的個人生活，工作和灣區的整體生活質量都帶來了嚴重的影響。來自很多討論會的一個主要發現是灣區的運輸問題看來越來越壞，而不是變好。對這危機的反應，討論會參加者支持新的運輸籌款機制。民眾建議運輸規劃者們採取試用項目和前驅計劃來測試新的和獨特的嘗試。他們也要求來自MTC和其他運輸機構的更強有力的領導來提供地區迫切需要的遠景規劃和方向。

### 建議3：如果某些關鍵的障礙被移去，我們將更多使用公車

一些討論會參加者指出如果某些關鍵的障礙被移去，他們將更多地使用公車。地方公車系統和火車系統的連接點不足，太多種類的車票和乘車證，還有安全問題，都使得民眾不願意使用公車運輸系統。特別建議包括公車代理機構協調改善公車系統間的轉車問題，使用單一乘車證，採取一系列的安全改善措施，改善巴士和穿梭車對鐵路車站的連接，和在特定地區試行免費公車服務。

### 建議4：公車對低收入者是維持生活所必需的，但乘車所需時間太長

對於依靠公車上班，上學或看病的民眾，公車不是一個選擇，而是他們日常生活的一個必需部分。對那些依靠公車的人，首要的問題是乘公車所花費時間太長，有時是開私家車時間的5到10倍。參加者還指出不頻繁的服務；缺少晚間和周末服務；所到目的地缺少服務公車，巴士和火車地區的高成本等問題。特別建議包括在街道和高速公路上擴展巴士專用線以提供更快的巴士服務，擴展火車和輕軌車服務，向主要目的地提供更多的直接服務，如大的醫療中心，在夜晚和周末提供更長時間的公車服務，和為低收入者提供公車費補助。

### 建議5：土地使用和交通運輸是不可分割的

討論會和網站調查參加者著重強調土地使用和交通運輸是不可分割的。如果我們要避免更多的交通堵塞，更差的機動性和更低的生活質量，交通運輸服務必須符合土地使用規劃。運輸代理部門不能僅靠他們自己來處理我們的運輸問題。灣區的住房危機是解決我們長期交通運輸問題的中心。特別建議包括：在灣區中心地帶建造更多的廉價住房；加強負責土地使用和運輸規劃的政府部門之間的合作；圍繞公車，步行和自行車系統建設或再建設社區；向城市和房地產開發商提供刺激來增加靠近公車服務系統的住房供應。

## 建議 6：我們不知道誰是主管

複雜的運輸決策程序使討論會參加者感到苦惱甚至憤怒。在大多數情況下，他們不熟悉列出的代理機構。聽到這麼多的機構被包括在內，使很多人感到難以搞清楚誰在主管運輸系統的改善，誰做決定，和當地民眾應對誰進行說服和施壓。當民眾察覺到這些政府機構在互相“踢皮球”之後，他們更感到失望和憤怒。特別建議包括合併交通規劃機構，合併公車運行服務機構，對每一個運輸代理機構限定更明確的主管權限範圍，將決定權向下推到機構內可能的最低層。參加者也要求 MTC 給地區更多的領導權限。

### 參加討論會和網絡調查的民眾的建議

#### 對交通運輸的滿意度

人們一般不滿意灣區運輸系統的上下班旅途，醫療旅途，上學和課後旅途，和娛樂旅途；少于 20%的參加者認為他們對所有這些旅途都高度滿意。

#### 關鍵的機動性問題

所提出的關鍵機動性問題，按重要性次序排列如下：

- \*高速公路上太多堵車
- \*街道上太多堵車
- \*公車太慢
- \*公車不去我需要去的地點
- \*騎自行車太難/危險
- \*當我需要旅行時，公車不開

#### 對新籌款的支持

參加者支持的新籌款機制包括：

- \*新的半分銷售稅
- \*每加侖 10 分的地區汽油稅
- \*增加 \$1 過橋費
- \*更高的車輛登記費
- \*新的州交通運輸公債

參加者反對更高的公車乘車費和新的財產稅

#### 投資選擇

當介紹有限度的強迫性選擇時，參加者趨向于：

- \*維修/運行現有公車和道路比擴張更重要
- \*改善公車比改善道路更重要
- \*改善上下班旅途比改善非上下班旅途更重要

參加者對新籌款的分配，按選擇次序排列：

- \*擴展火車服務/增加火車
- \*擴展自行車和行人設施
- \*維修和更換街道和高速公路路面
- \*擴展快車和巴士
- \*對低收入地區提供更多的公車服務

### 環境保護

為保證環境保護，參加者支持若干措施：

- \*促進和增加公車使用的新的住房和辦公室開發項目
- \*擴展公車服務
- \*加速轉移到使用低廢氣排出量的車輛
- \*更多的自行車/行人設施
- \*更多的經濟或其他刺激來鼓勵搭乘公車

### 適應增長

參加者強烈支持：

- \*刺激鼓勵在靠近公車線附近建造混合收入住房和其他開發項目
- \*使灣區中心部分的城市和老郊區重現活力並建造更多新住房
- \*沿在中心城市和老郊區內的現有公車線建造新住房，和沿在新郊區內的新公車線建造新住房

### 生命線公車服務

參加者給最重要的生命線服務所下的定義是：能改善上下班旅途、改善上學旅途、和為低收入者節省開支的公車服務線。

大多數參加者希望通過增加公車服務的全面效率資助生命線公車運行，並且支持將資金從街道和道路上轉移到公車上。一部分人支持將基金從公車資本項目轉移到公車運行方面。